

**Zeitschrift:** Oltner Neujahrsblätter

**Herausgeber:** Akademia Olten

**Band:** 66 (2008)

**Artikel:** 75 Jahre Stadtmnibus Olten

**Autor:** Brunner, Hans

**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-659972>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

### **Conditions d'utilisation**

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

### **Terms of use**

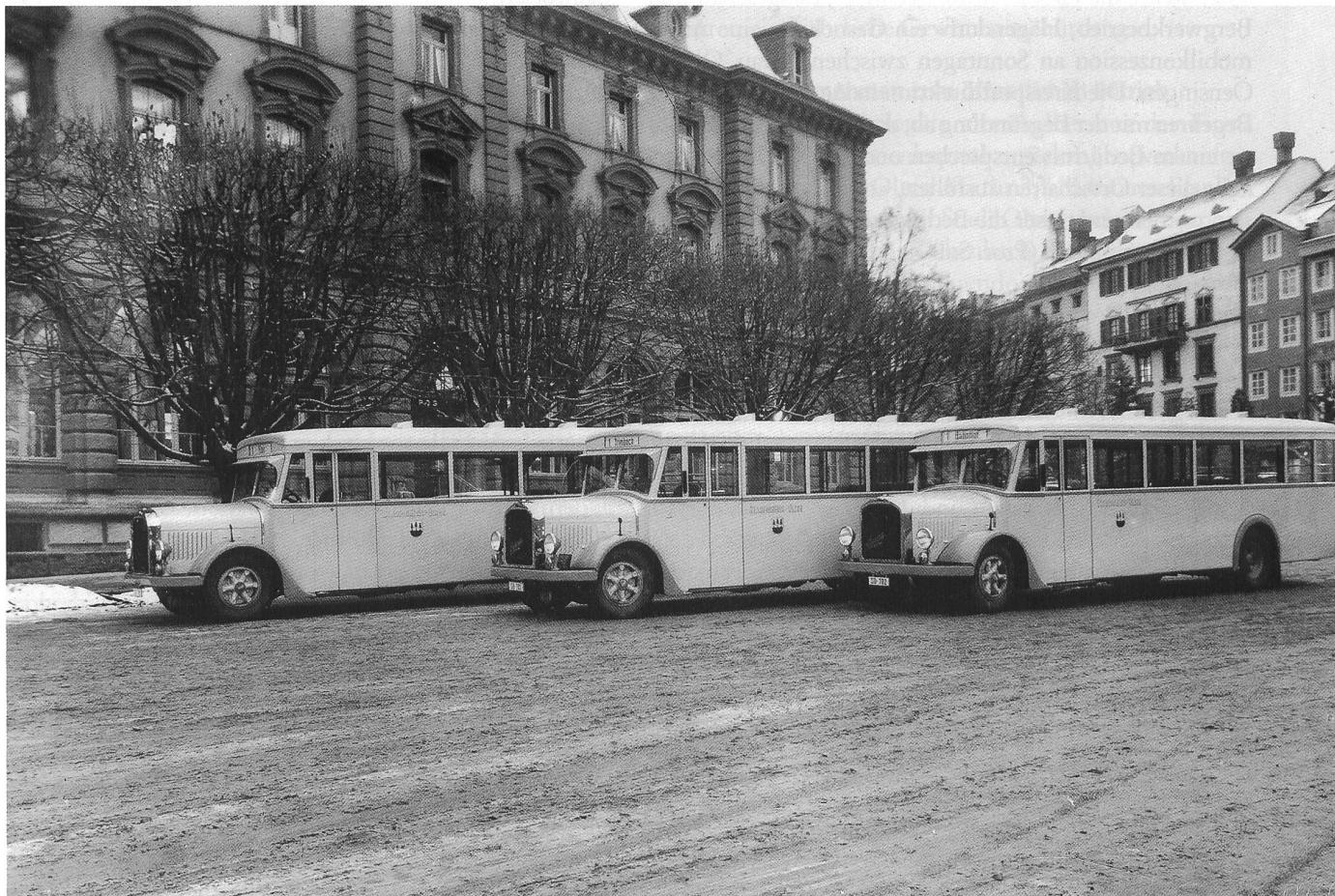
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

**Download PDF:** 11.01.2026

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**

# 75 Jahre Stadtomnibus Olten

Hans Brunner



Die ersten drei Fahrzeuge aus dem Jahre 1933, gebaut von der Motorwagenfabrik Berna, Olten, und dem Carrossierwerk Hess, Bellach

Dadurch, dass Olten zum zentralen Bahnknotenpunkt wurde, kamen viele Solothurner Gemeinden zu einem frühen Anschluss an den öffentlichen Verkehr. 1856, als auf der Linie Aarau–Olten–Emmenbrücke der Fahrbetrieb aufgenommen werden konnte, bekamen die Gemeinden Dulliken, Däniken und Schönenwerd einen Bahnanschluss; 1876 wurde dies auch für die Gemeinden an der Jurasüdfusslinie von Olten nach Solothurn möglich gemacht, und 1916 erhielt Trimbach eine Haltestelle.

**Projektierte Bahn-und Buslinien, die nie ausgeführt wurden**  
Alle Dörfer also, ausser den Gemeinden im Gösgeramt, im Aare- und Mittelgäu und den Dörfern auf den Jurahöhen Hauenstein-Ifenthal und Wisen, waren mit der Stadt Olten verkehrsmässig verbunden. Bestrebungen, diese Ortschaften ebenso anzuschliessen, fanden immer wieder statt, doch meistens führten sie nicht zu einem Ziel. 1871 plante die Interkantonale Tiefbahngesellschaft eine durchgehende Bahn von Lausanne–Lyss–Solothurn–Olten durch

das Gösgeramt über Aarau nach Waldshut. Die fehlende Konzession und die horrenden Beiträge, die den Gemeinden Olten, Trimbach, Winznau, Obergösgen, Lostorf, Stüsslingen, Niedergösgen und Niedererlinsbach zugesummt wurden, führten dazu, dass diese Gemeinden kaum mehr Interesse an dieser Bahn hatten.

1916 wurde für die gleiche Strecke eine weitere Konzession eingeholt, scheiterte aber wiederum an den finanziellen Forderungen und an einer Streckenführung, die keineswegs publikumsfreudlich war.

Ein weiteres Projekt war die Strassenbahn Zofingen–Olten–Trimbach. Diese Linie wurde im Anschluss an den Bau des Elektrizitätswerkes Ruppoldingen 1902 lanciert, ging es doch darum, den nicht gebrauchten Tagstrom sinnvoll zu verwenden. Der elektrische Strom wurde in der Frühzeit der Stromerzeugung vor allem für die Beleuchtung und weniger für die Kraftübertragung verwendet, fehlten doch weitgehend die Elektromotoren und die elektrischen Kocheinrichtungen. Olten zeigte für die neue

Bahnlinie, welche die bestehende Linie Olten–Zofingen–Luzern konkurrenzieren würde, kein Interesse, lehnte eine finanzielle Beteiligung ab, und Trimbach erklärte sich ausserstande, einen Beitrag leisten zu können. So blieb auch dieses Projekt Wunschtraum der Gemeinden im Wiggertal.

1919 stellte die Firma «Arnold Kamber, Baugeschäft und Bergwerkbetrieb, Hägendorf» ein Gesuch für eine Automobilkonzession an Sonntagen zwischen Aarau–Olten–Oensingen. Die Kreispostdirektion in Aarau lehnte dieses Begehrten mit der Begründung ab, dass diese Kurse, obwohl sie einem Bedürfnis entsprechen und eine Lücke im Verkehr dieser Ortschaften ausfüllen, «nur von kurzer Dauer sein werden und daher die Bedingungen für eine Konzession nicht erfüllen». (Prot. Sol. Reg.Rates 2.5. 1919)

#### Ausgeführte Projekte

Eine erste Verbindung ins Gösgeramt kam 1874 zustande, als «endlich die Niederämterpost unter der bewährten Leitung von Fuhrhalter Jean Steiger «zur Gäubahn» in Olten ihren Lauf begann». (Volksblatt vom Jura 1874, 2.6.) Entgegen der Annahme blieb die Frequenz aus den Dörfern Lostorf, Winznau und Trimbach, durch die die vierplätzige, zweispännige Postkutsche fuhr, bescheiden. 1891 wurden während des ganzen Jahres nur 18 Personen befördert, 1911 waren es 78 und 1921 immerhin 272 Personen.

1924 nahm die «Postautogesellschaft Olten–Lostorf–Stüsslingen» den Betrieb auf der Linie Olten Bahnhof–Winznau–Obergösgen–Lostorf–Stüsslingen auf. Anfänglich fuhren die Autos täglich viermal in jede Richtung. Das Streckennetz wurde stetig auf die Gemeinden Erlinsbach (1950), Niedergösgen (1961), Bad Lostorf (1973) und Rohr 1977 ausgedehnt.

#### Omnibusram Trimbach–Olten:

Als einzige Strecke der Strassenbahn Zofingen–Olten–Trimbach wurde das Teilstück von Trimbach nach Olten ausgeführt. 1901 erhielt Heinrich Studer die Konzession für eine Tramverbindung von Trimbach nach Olten. Der mit zwei Pferden bespannte Tramwagen verkehrte vom Restaurant «Bären» in Olten bis zum Restaurant «Rössli» in Trimbach und sei eigentlich «nur ein Vorläufer zum elektrischen Betrieb». (OT 1901 30.4.) Dieser Optimismus hielt nicht lange an. Schon nach einem Jahr musste der Betrieb eingestellt werden, «nicht wegen mangelnder Benützung, sondern wegen der Überanstrengung des Pferdematerials, das vom damaligen Unternehmer nicht in dem Mass zur Verfügung stand, wie dies die verhältnismässig strengen Fahrleistungen erheischt hätten». (OT 1933, 2.12.)

#### Olten–Frohburg:

Weil die Passagiere fehlten, wurde für den Autokurs Olten–Trimbach–Wisen–Frohburg, der 1930 für die Dauer vom 1. August bis 31. Oktober konzessioniert war, die Bewilligung für das folgende Jahr nicht mehr eingeholt.

#### Aarau–Olten–Langenbruck:

Die eidgenössische Postverwaltung erteilte am 20. Dezember 1920 die erste Kraftwagenkonzession für die Strecke Hägendorf–Allerheiligenberg der Solothurnischen Höhenklinik. Bis zur Eröffnung des Autokurses am 1. Juni 1921 verkehrte eine Postkutsche, welche seit 1910 täglich einmal vom Allerheiligenberg nach Hägendorf fuhr. Ab 1933 bis zum Beginn des Zweiten Weltkrieges führte die Postverwaltung während der Wintermonate einen Postautokurs von Aarau über Olten nach Langenbruck. An den Samstagen wurde bei den Postgebäuden bekannt gegeben, ob die Fahrt am Sonntag ausgeführt wurde.

#### Gründung der Stadtomnibus Olten

Die ersten Bemühungen, den Autobusverkehr einzuführen, hatten das Ziel, den Menschen aus der Stadt in die Ausflugsorte zu bringen, z. B. nach Langenbruck, nach Wisen, auf die Frohburg oder auf den Allerheiligenberg. Erst die Motion des späteren Stadtammanns von Olten, Dr. Hugo Meyer, am 18. Juni 1931, welche die «Verbeserung der Verkehrsverbindungen zwischen Olten und den Gemeinden des Einzugsgebietes» verlangte, zeigte einen andern und wichtigen Sinn und Zweck der Einführung der Automobilkurse auf. Einmal sollte eine Möglichkeit für einen bequemern Arbeitsweg für die Zupendler geschaffen werden und zum andern sollte der Wirtschaftsstandort der 13 500 Einwohner zählenden Stadt unterstützt «und lebensfähig erhalten werden». Und drittens würde ein Busverkehr «die kulturellen Veranstaltungen in unserer Stadt auf dem Gebiete des Theaters, der Musik, des Turnens und Sports, des Kinos etc. wesentlich verstärken».

Die Motion wurde dankbar angenommen und überwiesen, doch erfolgte keine Reaktion. Es brauchte die Initiative der Gebrüder Walter und Albert Liechti aus Kestenholz, die 1929 mit einem bescheidenen Anfangskapital in der Gemeinde Kestenholz ein Autotransportgeschäft gründeten und Möbel- und Lastentransporte und Gesellschaftsfahrten ausführten. Sie nahmen die Idee, der Bevölkerung in der Region Olten ein öffentliches Verkehrsmittel anzubieten, auf, verlegten ihren Geschäftssitz nach Olten und gründeten am 11. Februar 1933 im Hotel Schweizerhof die Aktiengesellschaft: «Gesellschaftsfahrten und Autotransporte AG». Am 7. März 1933 ersuchte die Firma zusammen mit der Motorwagenfabrik Berna AG Olten die eidgenössische Post- und Telegraphenverwaltung um die Konzession für die Einrichtung von Automobilverbindungen zwischen Trimbach–Olten Bahnhof–Klos (Stadtgrenze) und Starkkirch–Olten Bahnhof–Chalofen (Stadtgrenze). Eine Konzessionserweiterung bis nach Wangen wurde im gleichen Jahr wegen einer allfälligen Konkurrenzierung der SBB abgelehnt.

Die Firma besass ein Aktienkapital von 120 Aktien à 1000 Franken und übernahm eine Liegenschaft in Kestenholz, den Wagenpark (3 Wagen und 2 Anhänger) und Zubehör der Gebrüder Liechti. Im Verwaltungsrat, der von Notar Paul Buser, Olten, präsidiert wurde, nahmen die Gebrüder Liechti, Emil Hess, Carrossier, Solothurn, Meinrad Bürgi,

Kestenholz, und Fritz Riggenbach, Basel, Einsatz. Innerhalb weniger Monate baute die Berna AG «die Spezialchassis für die ersten drei Omnibusse, und in Solothurn wurden in den Werkstätten der Gebr. Hess die Vorarbeiten für die Carrossierung getroffen». (OT 1933, 2. 12.)

Mit grosser Feierlichkeit, mit Sonderfahrten für Schulkinder und Erwachsene, mit Ansprachen der Vertreter der Oberpostdirektion Bern, der SBB, der Behörden von Olten, Trimbach, Starrkirch, des Juravereins, des Verkehrs- und Verschönerungsvereins, des Gewerbevereins wurde der Betrieb am 3. Dezember 1933 mit viel Optimismus aufgenommen. Von der «prophezeiten grossen Zukunft, gestützt auf die Erfahrung in andern Städten» spürte die Stadtomnibus leider nicht viel. Es zeigte sich bald, dass der Geschäftsgang schlecht war und die Ziele nicht erreicht werden konnten. An einer ausserordentlichen Generalversammlung der Aktionäre am 9. Mai 1934 wurde beschlossen, das Eigenkapital auf Fr. 450 000.– zu erhöhen. Irgendwelche Absprachen, die inoffiziell und ohne Wissen einzelner Verwaltungsräte gemacht wurden, führten zu einer weitern ausserordentlichen Generalversammlung, die auf den 27. September 1934 einberufen wurde. Es wurde beschlossen, von den 120 Aktien 37 zu vernichten, sodass das Aktienkapital auf Fr. 83 000.– sank. Dieses wurde anschliessend mit 50 Prozent abgeschrieben, es verblieben noch Fr. 41 500.–. Daraufhin wurde eine Kapitalerhöhung von Fr. 60 000.– vorgenommen und damit ein Eigenkapital von Fr. 101 500.– erreicht. Der bisherige Firmenname wurde gestrichen; neu wurde die Firma: «*Stadtomnibus Olten AG*» mit Sitz in Olten eingetragen. Die bisherigen Verwaltungsräte Meinrad Bürgi, Walter Liechti, Albert Liechti wurden nicht mehr bestätigt.

Dieser Vorgang zeigt einmal mehr, wie initiative, begabte Unternehmer, denen die kaufmännische Ausbildung und das Verhandlungsgeschick fehlen, durch ein gewiegenes Management zur Seite geschoben werden. Am schlimmsten erging es den Gebrüdern Liechti; sie wurden aus dem von ihnen gegründeten und finanziell dotierten Unternehmen ausgeschlossen, und letztlich mussten sie zusehen, wie das eigene Geld verloren ging.

#### **Einschränkungen während des Zweiten Weltkrieges**

Auch der neuen Gesellschaft blieben die finanziellen Sorgen nicht erspart. Vor allem die Massnahmen zu Beginn des Zweiten Weltkrieges brachten massive Einbrüche bei den Einnahmen. Für die Mobilisation der Truppen wurden die Omnibusse vom 2. bis 9. September 1939 vom Militär eingezogen, Brennstoffe, Schmiermittel, Pneus wurden rationiert, die Kursfahrten an Sonntagen und einzelne fahrplanmässige Kurse an den Werktagen mussten eingestellt werden.

Diese Einschränkungen konnten nur mit den gewährten Darlehen und den A-fonds- perdu-Beiträgen der Stadt Olten durchgestanden werden. Wichtig war auch, dass eine professionelle Verwaltung eingeführt und damit Adrian Sudan betraut wurde. Er verstand es, in seiner Amtszeit von

1939 bis 1973 kapitalkräftige Leute heranzuziehen. Das Unternehmen wurde nach kaufmännischen Grundsätzen und erst in zweiter Linie als Dienstleistungsbetrieb geführt, sodass der Betrieb ohne Subvention auskommen und sich rühmen konnte, «den schönsten Wagenpark, die billigsten Billette und die höchsten Löhne» zu haben. Was heute kaum denkbar ist, wurde damals von den Aktionären erwartet: eine jährliche Gewinnausschüttung.

#### **Vom Privatunternehmen zum öffentlichen Betrieb**

Als die privaten Aktionäre altershalber aus der Firma austraten und das Aktienkapital zurückzogen, verkauften sie die Stadtomnibus Olten AG für 2,7 Millionen Franken dem Kanton Solothurn, der Stadt Olten und den Gemeinden Trimbach, Wangen, Rickenbach, Hägendorf, Kappel, Gunzen, Härringen, Neuendorf, Niederbuchsiten, Kestenholz, Aarburg, Starrkirch und Dulliken. Die bisherige Betriebsleitung führte ihre Arbeit unverändert fort, bis dann 1974 Urs Huber als Betriebsleiter und Markus Baumgartner als administrativer Mitarbeiter eingestellt wurden. Mit der Neuorganisation wurde Dr. Leo Schürmann beauftragt, der auch das Amt eines Verwaltungsratspräsidenten übernahm.

Der Leistungsausbau und die neue Denkweise, dass bei der nun betriebseigenen kaufmännischen Führung nicht der Gewinn an vorderster Front zu stehen hat, sondern die Bedürfnisse der Bevölkerung berücksichtigt werden mussten, führten 1977 zum ersten Defizit, das von den Aktionärgemeinden anteilmässig bezahlt werden musste. Mit der heutigen gesetzlich geregelten Lösung gibt es keine Defizite mehr. Die Betriebsleitung budgetiert die Aufwendungen und die Einnahmen für die im Leistungsauftrag vorgegebenen Linien. An die Mehraufwendungen im Agglomerationsverkehr, zu dem die Linien Trimbach–Aarburg, Wangen–Dulliken, Obergösgen–Dulliken und Kleinholz–Meierhof gehören, zahlen der Kanton und die Gemeinden je 50 Prozent, an den Regionalverkehr, mit dem die übrigen Ortschaften verbunden werden, leistet der Bund 62 Prozent und der Kanton 38 Prozent; davon haben die Gemeinden wiederum die Hälfte beizutragen.

#### **Ausdehnung des Liniennetzes**

Die erste Erweiterung der Buslinie konnte 1935 nach Wangen vorgenommen werden. In die Freude über diesen Entscheid kam die Forderung der SBB von Fr. 5500.– wegen des Ausfalls ihrer Einnahmen.

1945 wurde die Konzession bis nach Aarburg Stadtgarten erteilt. Am 12. Dezember 1959 erhielt die Stadtomnibus nach jahrelangen Bemühungen das Recht, die Linie Olten–Kappel–Kestenholz zu führen. Die SBB wehrten sich heftig gegen diese Linie und verlangten, dass die Fahrgäste in Hägendorf die Bahnlinie bis Olten benützen sollten.

1965 konnte die Linie von Starrkirch Bad bis nach Dulliken weitergeführt werden, und 1974 wurde das Reststück von Aarburg Stadtgarten bis zum Bahnhof Aarburg ebenfalls konzessioniert.

1977 übernahm die Stadtomnibus die Konzession Olten–Trimbach–Hauenstein, die seit 1948 im Besitze der Gemeinde Hauenstein-Ifenthal war, verlängerte diese Linie bis nach Wisen und erschloss damit gleichzeitig die Überbauung Rankwog in Trimbach.

Bund und Kanton übertrugen 1993 die Konzession Olten–Hägendorf–Allerheiligenberg–Langenbruck, welche die Solothurnische Höhenklinik innehatte, der Stadtomnibus. Der Streckenabschnitt Allerheiligen Rank–Langenbruck wurde 2001 vom Kanton Basel-Landschaft aus dem Grundangebot gestrichen. Da die Finanzierung nicht geregelt werden konnte, musste der Betrieb im folgenden Jahr auf diesem Teilabschnitt eingestellt werden.

### **Innerstädtischer Ausbau**

18 Jahre vergingen von der ersten Anregung bis zur Einführung der Buslinie Meierhof–Fustlig–Bahnhof–Kleinholz, welche 1978 in Betrieb genommen wurde. Unter dem Patronat der Stadt Olten, der Aare-Tessin AG und des Kantons Solothurn wurde zur Erschliessung des Schöngrundquartiers ein Versuchsbetrieb mit einem Elektrobus durchgeführt. Der Versuch musste nach nur sieben Monaten vorzeitig abgebrochen werden, weil schlichtweg die Fahrgäste fehlten. Dazu kam, dass die eingesetzten Kleinbusse für die steilen Anfahrten am Hagberg und am Katzenhubel sich nicht eigneten. 1994 wurde zwischen den beiden Dörfern Obergösgen und Dulliken eine Verbindung erstellt, die immerhin von fast 60 000 Personen pro Jahr benutzt wird.

### **Gäu/Untergäu**

Nach umfangreichen Vorbereitungen konnte am 24. November 1997 der Fahrplanbetrieb «Gäu/Untergäu» aufgenommen werden. Unter der Führung des Amtes für Verkehr und Tiefbau des Kantons Solothurn, der betroffenen Gemeinden, der Industrie sowie der betriebsführenden Unternehmen «Postauto Region Nordschweiz, Filiale Balsthal» und «Stadtomnibus AG Olten» wurde das Betriebs- und Fahrplankonzept ausgearbeitet. Mit der Linie Oensingen–Oberbuchsiten–Egerkingen–Industrie–Neuendorf–Wolfwil, die von der «Postauto Region Nordschweiz» geführt wird und mit der von der BOGG bedienten Strecke Olten–Egerkingen–Gäupark–Härkingen–Gunzen–Kappel–Kleinwangen sind nun alle Dörfer im Gäu und Fridaueramt in den Regionalverkehr mit einer Ringlinie eingebunden.

2005 und 2006 wurden das Perry-Center in Oftringen und das Einkaufscenter A1 ins Liniennetz aufgenommen.

### **Fusion der Stadtomnibus mit der Busgesellschaft Gösgeramt**

Die sicher grösste Veränderung und Anpassung im Betriebsablauf entstand durch die Fusion der beiden Unternehmen Stadtomnibus AG Olten und Automobilgesellschaft Gösgeramt zum Busbetrieb Olten Gösgen Gäu BOGG mit Sitz in Wangen auf den 1. Januar 1998. Die beiden Linien ins Gösgeramt bedienen seit 2004 Trimbach–Winznau–Obergösgen–Lostorf–Stüsslingen–

Erlinsbach–Niedergösgen (71) und Olten–Winznau–Obergösgen–Niedergösgen–Schönenwerd Bahnhof (72). Am 12. Dezember 2004 wurde die erste Etappe der Bahn 2000 in Betrieb gesetzt. Mit dem neuen Angebotskonzept der SBB ist in Olten ein Knoten zur vollen und halben Stunde entstanden. Der gesamte Regional- und Agglomerationsverkehr in der Region Olten Gösgen Gäu wurde an die veränderten Rahmenbedingungen des Schienenverkehrs angepasst.

Ein weiterer Ausbau der Buslinien drängt sich nicht auf, es sei denn, man würde sich mit angrenzenden Tarifverbünden zusammenschliessen. Einen ersten Schritt vollzog BOGG mit dem Tarifverbund Aargau, beide haben sich auf den Fahrplanwechsel im Dezember 2004 zum Verbund «A-Welle» zusammengeschlossen.

### **Betriebsneubau**

Die erste Einstellhalle und die Werkstätte befanden sich an der Solothurnerstrasse in Olten. 1997 konnte nach einer Bauzeit von nur 14 Monaten der Betriebsneubau in Wangen bei Olten bezogen werden. An die Baukosten von Fr. 15 857 000.– leisteten:

Kanton Solothurn	6161 142.–
Alle Solothurner Gemeinden	3 317 538.–
Bund	1 214 252.–
Aktionärgemeinden	4 249 400.–
Kanton Aargau (inkl. Aarburg)	914 668.–

Die Aussendepots in Lostorf, Hauenstein und Kestenholz bleiben bestehen, damit durch die Früh- und Spätkurse in die Regionalgemeinden keine unproduktiven Kilometer und Arbeitsstunden anfallen.

Neben der Bereitstellung und der Vorbereitung der betriebseigenen Busse werden auch Wartungs- und Reparaturarbeiten für Drittkunden ausgeführt. Ebenso ist die Nutzfahrzeug-Waschanlage auch Dritten zugänglich. Und schliesslich benutzt die Motorfahrzeugkontrolle des Kantons Solothurn die Prüfhalle für die Prüfung schwerer Motorfahrzeuge durch staatliche Experten.

Um die Ertragsseite zu verbessern, wurden immer wieder zusätzliche Leistungsaufträge ausgeführt. 1952 stieg die Stadtomnibus AG in den Bereich des Tourismus vor mit dem Ankauf von drei Reisecars. Eine hauptamtlich angestellte Person sollte diesen Nebenbetrieb gewinnbringend führen. Zum ständigen Auftrag gehörte der Transport englischer Touristen von Deutschland nach Interlaken. Doch war dieses Geschäft unrentabel, der Betrieb wurde reduziert und 1969 vollständig aufgegeben.

Als willkommene Sonderdienste sind die Zusatz- und Bahnersatzfahrten geschätzt, welche bei Umbauarbeiten im Bahnbetrieb oder bei der Führung der Spätkurse für die SBB, auch bei Grossanlässen wie eidgenössische Feste, Open-Air-Konzerte oder Betriebsfahrten, geleistet werden. Die Stadtomnibus Olten hat sich vom kleinen privaten Unternehmen im Verlauf von 75 Jahren zu einem modern geführten Betrieb mit 24 Aktionärgemeinden entwickelt.



Einweihung der neuen Fahrzeuge vor dem Betriebsgebäude in Wangen. Die Farben Blau-Weiss sind abgestimmt auf den Tarifverbund «A-Welle» und sind zugleich die Stadtfarben von Olten.

Die Geschäftsleitung setzt sich zusammen aus den Herren Markus Baumgartner, Direktor, Markus Hofer, Betriebschef, Erwin Jundt, Technischer Leiter.

Der Verwaltungsrat besteht aus neun Mitgliedern und wird von Jost Bitterli präsidiert.

70 Chauffeuren und Chauffeure transportieren mit 38 modernen Autobussen, davon acht Einheiten mit den umweltfreundlichen Gasmotoren, jährlich um die fünf Millionen Fahrgäste in einem Einzugsgebiet von rund 75 000 Einwohnern. Die elf befahrenen Linien haben eine Länge von 100,9 km.

### Als das Auto Staub aufwirbelte

Als am 7. September 1895 erstmals ein Auto durch Olten fuhr, hiess es im Oltner Tagblatt: «Wagen ohne Pferde! Gestern ist in Olten ein Ehepaar auf einem Petroleummotorwagen durchgereist. Es gewährte einen seltsamen und ungewohnten Anblick, das vierrädrige Fuhrwerk ohne Bespannung mit bedeutender Schnelligkeit sich vorwärts bewegen zu sehen. Wagen ohne Pferde spielen in jüngster Zeit eine bedeutende Rolle.»

1904 erliess der Bundesrat Bestimmungen über den Motorwagen- und Fahrradverkehr und setzte Vorschriften über die Ausrüstung der Autos und Velos und die

Geschwindigkeit fest. «Beim Durchfahren von Städten, Dörfern und Weilern sowie auf Bergstrassen darf die Geschwindigkeit unter keinen Umständen zehn Kilometer in der Stunde, also die Geschwindigkeit eines Pferdes im Trabe, überschreiten.»

Auf Brücken, in Durchfahrten oder engen Strassen musste die Geschwindigkeit gar auf sechs Kilometer herabgesetzt werden. Niemals durfte die Geschwindigkeit, selbst in flachem Lande, dreissig Kilometer in der Stunde überschreiten.

1919 erliess der Kanton Solothurn ein Sonntagsfahrverbot in den Sommermonaten von 12 Uhr bis 18 Uhr, um damit die Erholung suchende Bevölkerung vor Belästigung durch Staub und Kot zu schützen.

Der Kanton Graubünden verbot von 1911 bis 1928 ein jegliches Fahren mit Autos und blockierte damit den motorisierten Verkehr über die Alpenpässe.

1911 waren in der Schweiz 3200 Autos eingelöst, im Kanton Solothurn waren es 79. Nach dem Zweiten Weltkrieg standen in der Schweiz 18 279 Wagen im Verkehr, davon 5500 im Kanton Solothurn. Als 1952 die Oltner Bahnhofbrücke eingeweiht wurde, waren in der Schweiz 147 000 Autos immatrikuliert, im Kanton Solothurn deren 13 200.